



Original document




Arrangement of a steering column support in the passenger compartment of a motor vehicle and corresponding motor vehicle

Patent number: EP1035004
Publication date: 2000-09-13
Inventor: BUGNA ESTEBAN (FR)
Applicant: ECIA EQUIP COMPOSANTS IND AUTO (FR)
Classification:
- international: B62D25/14
- european:
Application number: EP20000400586 20000303
Priority number(s): FR19990002790 19990305

Also published :

 FR2790435
 EP1035004

Cited document

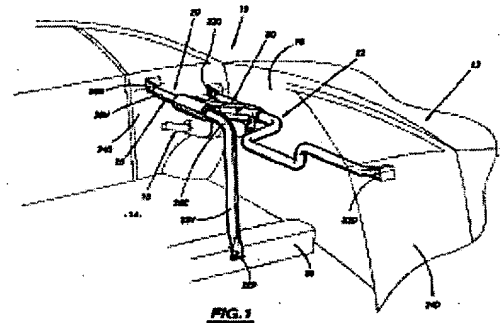
 WO962290
 DE196018C
 US4682788

[View INPADOC patent family](#)

[Report a data error](#)

Abstract of EP1035004

Steering column (18) is placed on support (20) placed in interior (14) of car, behind dashboard (16), and attached to body (10), distinct from dashboard. Support comprises tubular traverse (22) with ends (22G, 22D) attached on two lateral flanks (24G, 24D) of body by bolting. Support also has tubular bracket (26), and support plate (30) attached on traverse and part on bracket.



Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide

Description of EP1035004

[0001] La presente invention concerne un agencement d'une colonne de direction dans un habitacle de véhicule automobile.

[0002] On connaît déjà dans l'état de la technique un agencement d'une colonne de direction dans un habitacle de véhicule automobile, du type dans lequel la colonne de direction s'étend à travers un tablier d'une caisse du véhicule, ce tablier séparant l'habitacle d'un compartiment moteur disposé devant cet habitacle.

[0003] Habituellement, la colonne de direction est portée par un support fixe sur le tablier. De ce fait d'un choc frontal relativement violent subi par le véhicule, les organes de ce véhicule logés dans le compartiment moteur ont tendance à se déplacer vers l'arrière du véhicule et à déformer le tablier. Les déformations de ce tablier provoquent un soulèvement de la colonne de direction (solidaire du tablier) portée par cette colonne. Ce soulèvement accidentel est susceptible de blesser gravement le conducteur du véhicule.

[0004] L'invention a pour but d'éviter les déplacements accidentels dangereux d'une colonne de direction de véhicule automobile, lors d'un choc frontal subi par le véhicule.

[0005] A cet effet, l'invention a pour objet un agencement d'une colonne de direction dans un habitacle de véhicule automobile, du type précité, caractérisé en ce que la colonne de direction est portée par un support fixe sur des parties de la caisse du véhicule, en arrière du tablier, ce support étant fixé sur des parties de la caisse du véhicule distinctes du tablier.

[0006] Suivant d'autres caractéristiques de l'invention:

le support comprend une traverse munie de deux extrémités fixées sur deux flancs latéraux de la caisse du véhicule, respectivement, ces flancs latéraux s'étendant en arrière du tablier, une potence munie d'une première extrémité fixée sur un des flancs latéraux et d'une seconde extrémité fixée sur une partie d'un plancher de la caisse du véhicule, cette partie de plancher s'étendant en arrière du tablier, et une platine, reliant la traverse et la potence, sur laquelle est fixée la colonne de direction;

la première extrémité de fixation de la potence est portée par une première partie de cette potence sensiblement parallèle à la traverse, la seconde extrémité de fixation de la potence est portée par une seconde partie de cette potence sensiblement perpendiculaire à la traverse, et la platine est fixée sur la traverse et la première partie de la potence;

la partie du plancher sur laquelle est fixée la seconde extrémité de la potence est délimitée par un tour de la potence à une forme générale coude, les deux parties de cette potence étant reliées entre elles par un coude de cette potence;

les deux parties de la potence sont reliées entre elles par une ferrure fixée, de préférence, sur la traverse; la traverse et la potence sont au moins en partie tubulaires, les extrémités de fixation de cette traverse et de cette potence étant formées par des extrémités tubulaires aplaties.

[0007] L'invention a en outre pour objet un véhicule automobile comprenant un agencement tel que ci-dessus.

[0008] L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description qui va suivre donnée uniquement à titre d'exemple et faite en se référant aux dessins dans lesquels:

la figure 1 est une vue schématisée de l'habitacle d'un véhicule automobile dans lequel est agencée, selon un premier mode de réalisation de l'invention, une colonne de direction de ce véhicule;

les figures 2 et 3 sont des vues similaires à la figure précédente représentant une colonne de direction agencée dans l'habitacle selon des deuxième et troisième modes de réalisation de l'invention.

[0009] On a représenté schématiquement sur la figure 1 une caisse 10 de véhicule automobile comprenant notamment un compartiment moteur 12 et un habitacle 14.

[0010] Dans ce qui suit, les orientations avant, arrière, gauche et droite seront considérées par rapport aux orientations habituelles d'un conducteur du véhicule.

[0011] L'habitacle 14, disposé derrière le compartiment moteur 12, est séparé de ce dernier par un tablier 16.

[0012] On a également represente partiellement sur la figure 1 une colonne de direction 18, de type classique, portee par un support 20. Cette colonne de direction 18 s'etend a travers un orifice (non represente) du tablier 16 depuis le compartiment moteur 12 jusqu'a l'habitacle 14.

[0013] Le support 20 est dispose dans l'habitacle 14, en arriere du tablier 16. Le support 20 est fixe sur des parties de la caisse 10 distinctes du tablier 16.

[0014] Dans le mode de realisation illustre sur la figure 1, le support 20 comprend une traverse tubulaire 22, sensiblement horizontale, munie de deux extremités gauche 22G et droite 22D fixees sur deux flancs lateraux gauche 24G et droit 24D de la caisse respectivement. Ces flancs lateraux 24G, 24D s'etendent arriere du tablier 16.

[0015] Les extremités 22G, 22D de la traverse sont aplaties et fixees sur les flancs lateraux 24G, 24D d'une facon connue en soi, par exemple par boulonnage.

[0016] Le cas echeant, la traverse 22 est coudee en plusieurs endroits de facon a contourner des organes classiques habituellement agences dans cette partie de la caisse.

[0017] Le support 20 comporte également une potence tubulaire coudee 26 munie de deux parties 26G et 26V reliees entre elles par un coude 26C. Une premiere partie 26H de la potence est sensiblement horizontale, c'est a dire sensiblement parallele a la traverse 22. La seconde partie 26V de la potence est sensiblement verticale, c'est a dire sensiblement perpendiculaire a la traverse 22.

[0018] La potence 26 est munie d'une premiere extremité 26G, portee par la premiere partie 26H de la potence, fixee sur le flanc lateral gauche 24G, et d'une seconde extremité 26P, portee par la seconde partie 26V de cette potence, fixee sur une partie 28 d'un plancher de la caisse 10. Cette partie 28, s'etendant arriere du tablier 16, est delimitée de preference par un tunnel dans lequel s'etend par exemple une tringlerie de boite de vitesse ou une tubulure de gaz d'echappement.

[0019] Les extremités 26G, 26P de la potence 26 sont aplaties et fixees sur le flanc lateral gauche 24G et le tunnel 28 de facon connue en soi, par exemple par boulonnage.

[0020] On notera que dans le mode de realisation represente sur la figure 1, la traverse 22 est disposee devant la potence 26, entre cette derniere et le tablier 16.

[0021] Le support 20 comporte encore une platine 30 fixee de facon connue en soi sur la traverse 22 par la partie 26H sensiblement horizontale de la potence 26. La colonne de direction est fixee de facon connue en soi sur cette platine 30, de preference sur une face inferieure de cette platine 30, de facon a s'etendre devant cette platine 30.

[0022] Le support 20 etant fixe sur des parties de la caisse du vehicule distinctes du tablier 16, lors d'un choc frontal relativement violent subi par le vehicule, les deformations du tablier 16 resultantes des déplacements des organes loges dans le compartiment moteur 12, n'entraiment pas de déplacements dangereux de la colonne de direction 18, notamment de soulèvement de cette derniere.

[0023] Par ailleurs, la platine 30 permet d'augmenter la rigidite du support 20 et donc de limiter notamment les problemes vibratoires.

[0024] En outre, le support 20 et la colonne de direction 18 sont independants du pedaler (non-represente) du vehicule automobile. Ainsi, ce pedaler, qui comprend classiquement des pedales d'accelerateur, de frein et d'embrayage, est porte par des moyens de support distincts du support 20 et de la colonne 18.

[0025] Ainsi, lors d'un choc frontal, les organes du vehicule, loges dans le compartiment moteur et non au pedaler, ne risquent pas de provoquer un déplacement accidentel de la colonne de direction lorsqu'ils se déplacent eux-mêmes vers l'arriere.

[0026] La securite du conducteur est donc encore amelioree sans imposer des contraintes de resistan excessives au support 20 de colonne 18.

[0027] Sur les figures 2 et 3, on a represente des second et troisieme modes de realisation de l'invent respectivement. Sur ces figures 2 et 3, les elements analogues a ceux de la figure 1 sont designes par references identiques. Pour des raisons de simplification, la caisse 10 n'est pas representee sur les fig et 3.

[0028] Dans le second mode de realisation de l'invention, illustre sur la figure 2, la potence 26 est di en avant de la traverse 22, entre cette traverse et le tablier qui n'est pas represente.

[0029] Dans le troisieme mode de realisation de l'invention illustre sur la figure 3, la potence 26 est j comme dans le second mode de realisation de l'invention, en avant de la traverse 22. Toutefois, dans cas, les deux parties 26H, 26V de la potence sont reliees entre elles par une ferrure 32. De preferenc ferrure 32 est fixee de facon connue en soi sur la traverse 22.

[0030] L'invention ne se limite pas aux modes de realisation decrits ci-dessus. En particulier, la trav et la potence 26 ne sont pas necessairement tubulaires et peuvent etre notamment pleines et profilees

Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide

Claims of EP1035004

1. Agencement d'une colonne de direction (18) dans un habitacle (14) de vehicule automobile, du ty dans lequel la colonne de direction (18) s'etend a travers un tablier (16) d'une caisse du vehicule, ce (16) separant l'habitacle (14) d'un compartiment moteur (12) dispose devant cet habitacle (14), carac en ce que la colonne de direction (18) est portee par un support (20) dispose dans l'habitacle (14), en arriere du tablier (16), ce support (20) etant fixe sur des parties (24G, 24D, 28) de la caisse du vehic distincte du tablier (16), et en ce que le support (20) comprend

une traverse (22) munie de deux extremités (22G, 22D) fixees sur deux flancs lateraux (24G, 24D) d caisse respectivement, ces flancs lateraux (24G, 24D) s'etendant en arriere du tablier (16),
une potence (26) mutile d'une premiere extremité (26G) fixee sur un des flancs lateraux (24G) et d'u seconde extremité (26P) fixee sur une partie (28) d'un plancher de la caisse du vehicule, cette partie plancher s'etendant en arriere du tablier(16),et
une platine (30), reliant la traverse (22) et la potence (26), sur laquelle est fixee la colonne de directi (18).

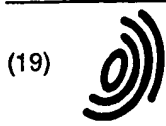
2. Agencement selon la revendication 1, caracterise en ce que la premiere extremité de fixation (26G potence est portee par une premiere partie (26H) de cette potence sensiblement parallele a la traverse en ce que la seconde extremité de fixation (26P) de la potence est portee par une seconde partie (26V cette potence sensiblement perpendiculaire a la traverse (22), et en ce que la platine (30) est fixee su traverse (22) et la premiere partie (26H) de la potence.

3. Agencement selon la revendication 1 ou 2, caracterise en ce que la partie (28) du plancher sur laq est fixee la seconde extremité (26P) de la potence est delimitée par un tunnel.

4. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 a 3, caracterise en ce que la potence (26 forme generale coudee, les deux parties (26H, 26V) de cette potence etant reliees entre elles par un c (26C) de cette potence.

5. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 a 3, caracterise en ce que les deux partie (26H, 26V) de la potence sont reliees entre elles par une ferrure (32) fixee, de preference, sur la traverse (22).
6. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 a 5, caracterise en ce que la traverse (22) potence (26) sont au moins en partie tubulaires, les extremités de fixation (22G, 22D, 26G, 26P) de la traverse et de cette potence etant formees par des extremités tubulaires aplaties.
7. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 a 6, caracterise en ce que, le vehicule comprenant un pedaliere, la colonne de direction (18) et son support (20) sont independants du pedaliere.
8. Vehicule automobile comprenant un agencement de colonne de direction selon l'une quelconque des revendications precedentes.

Data supplied from the *esp@cenet* database - Worldwide



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 035 004 A1

(12)

DEMANDE DE BREVET EUROPEEN

(43) Date de publication:
13.09.2000 Bulletin 2000/37

(51) Int. Cl.⁷: B62D 25/14

(21) Numéro de dépôt: 00400586.4

(22) Date de dépôt: 03.03.2000

(84) Etats contractants désignés:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Etats d'extension désignés:
AL LT LV MK RO SI

(72) Inventeur: Bugna, Esteban
70200 Lantenot (FR)

(74) Mandataire:
Jacobson, Claude et al
Cabinet Lavoix
2, Place d'Estienne d'Orves
75441 Paris Cedex 09 (FR)

(30) Priorité: 05.03.1999 FR 9902790

(71) Demandeur: Ecia Industrie
92100 Boulogne-Billancourt (FR)

(54) Agencement d'une colonne de direction dans un habitacle de véhicule automobile et véhicule correspondant

(57) La colonne de direction (18) s'étend à travers un tablier (16) d'une caisse du véhicule. Ce tablier (16) sépare l'habitacle (14) d'un compartiment moteur (12) disposé devant l'habitacle (14). La colonne de direction (18) est portée par un support (20) disposé dans l'habitacle (14), en arrière du tablier (16). Le support (18) est

fixé sur des parties (24G, 24D, 28) de la caisse distinctes du tablier. Le support (20) comprend une traverse (22), une potence (26) et une platine (30) reliant cette traverse (22) et cette potence (26) et portant la colonne de direction (18).

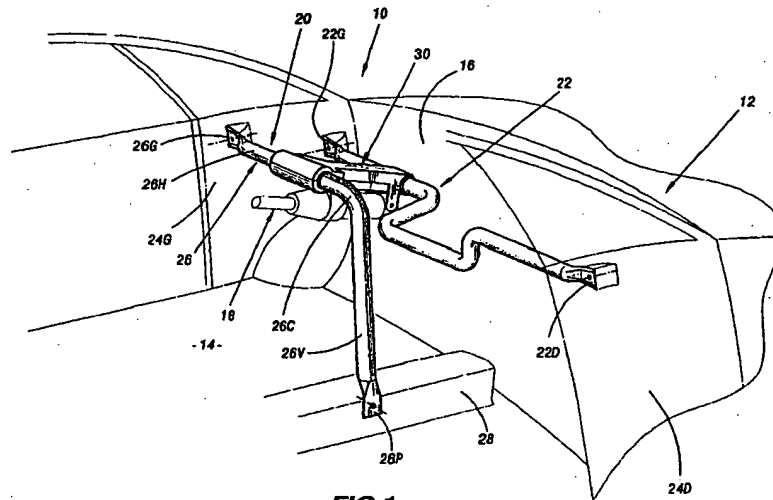


FIG. 1

EP 1 035 004 A1

Description

[0001] La présente invention concerne un agencement d'une colonne de direction dans un habitacle de véhicule automobile.

[0002] On connaît déjà dans l'état de la technique un agencement d'une colonne de direction dans un habitacle de véhicule automobile, du type dans lequel la colonne de direction s'étend à travers un tablier d'une caisse du véhicule, ce tablier séparant l'habitacle d'un compartiment moteur disposé devant cet habitacle.

[0003] Habituellement, la colonne de direction est portée par un support fixé sur le tablier. De ce fait, lors d'un choc frontal relativement violent subi par le véhicule, les organes de ce véhicule logés dans le compartiment moteur ont tendance à se déplacer vers l'arrière du véhicule et à déformer le tablier. Les déformations de ce tablier provoquent un soulèvement de la colonne de direction (solidaire du tablier) et du volant porté par cette colonne. Ce soulèvement accidentel est susceptible de blesser gravement le conducteur du véhicule.

[0004] L'invention a pour but d'éviter les déplacements accidentels dangereux d'une colonne de direction de véhicule automobile, lors d'un choc frontal subi par le véhicule.

[0005] A cet effet, l'invention a pour objet un agencement d'une colonne de direction dans un habitacle de véhicule automobile, du type précité, caractérisé en ce que la colonne de direction est portée par un support disposé dans l'habitacle, en arrière du tablier, ce support étant fixé sur des parties de la caisse du véhicule distincte du tablier.

[0006] Suivant d'autres caractéristiques de l'invention:

- le support comprend une traverse munie de deux extrémités fixées sur deux flancs latéraux de la caisse respectivement, ces flancs latéraux s'étendant en arrière du tablier, une potence munie d'une première extrémité fixée sur un des flancs latéraux et d'une seconde extrémité fixée sur une partie d'un plancher de la caisse du véhicule, cette partie de plancher s'étendant en arrière du tablier, et une platine, reliant la traverse et la potence, sur laquelle est fixée la colonne de direction;
- la première extrémité de fixation de la potence est portée par une première partie de cette potence sensiblement parallèle à la traverse, la seconde extrémité de fixation de la potence est portée par une seconde partie de cette potence sensiblement perpendiculaire à la traverse, et la platine est fixée sur la traverse et la première partie de la potence;
- la partie du plancher sur laquelle est fixée la seconde extrémité de la potence est délimitée par un tunnel;
- la potence a une forme générale coudée, les deux parties de cette potence étant reliées entre elles par un coude de cette potence;

- les deux parties de la potence sont reliées entre elles par une ferrure fixée, de préférence, sur la traverse;

- la traverse et la potence sont au moins en partie tubulaires, les extrémités de fixation de cette traverse et de cette potence étant formées par des extrémités tubulaires aplaties.

[0007] L'invention a en outre pour objet un véhicule automobile comprenant un agencement tel que défini ci-dessus.

[0008] L'invention sera mieux comprise à la lecture de la description qui va suivre donnée uniquement à titre d'exemple et faite en se référant aux dessins dans lesquels:

- la figure 1 est une vue schématique de l'habitacle d'un véhicule automobile dans lequel est agencée, selon un premier mode de réalisation de l'invention, une colonne de direction de ce véhicule;

- les figures 2 et 3 sont des vues similaires à la figure précédente représentant une colonne de direction agencée dans l'habitacle selon des deuxième et troisième modes de réalisation de l'invention.

[0009] On a représenté schématiquement sur la figure 1 une caisse 10 de véhicule automobile comprenant notamment un compartiment moteur 12 et un habitacle 14.

[0010] Dans ce qui suit, les orientations avant, arrière, gauche et droite seront considérées par rapport aux orientations habituelles d'un conducteur du véhicule.

[0011] L'habitacle 14, disposé derrière le compartiment moteur 12, est séparé de ce dernier par un tablier 16.

[0012] On a également représenté partiellement sur la figure 1 une colonne de direction 18, de type classique, portée par un support 20. Cette colonne de direction 18 s'étend à travers un orifice (non représenté) du tablier 16 depuis le compartiment moteur 12 jusqu'à l'habitacle 14.

[0013] Le support 20 est disposé dans l'habitacle 14, en arrière du tablier 16. Le support 20 est fixé sur des parties de la caisse 10 distinctes du tablier 16.

[0014] Dans le mode de réalisation illustré sur la figure 1, le support 20 comprend une traverse tubulaire 22, sensiblement horizontale, munie de deux extrémités gauche 22G et droite 22D fixées sur deux flancs latéraux gauche 24G et droit 24D de la caisse respectivement. Ces flancs latéraux 24G, 24D s'étendent en arrière du tablier 16.

[0015] Les extrémités 22G, 22D de la traverse sont aplaties et fixées sur les flancs latéraux 24G, 24D de façon connue en soi, par exemple par boulonnage.

[0016] Le cas échéant, la traverse 22 est coudée en plusieurs endroits de façon à contourner des organes classiques habituellement agencés dans cette partie de

la caisse.

[0017] Le support 20 comporte également une potence tubulaire coudée 26 munie de deux parties 26H, 26V reliées entre elles par un coude 26C. Une première partie 26H de la potence est sensiblement horizontale, c'est à dire sensiblement parallèle à la traverse 22. La seconde partie 26V de la potence est sensiblement verticale, c'est à dire sensiblement perpendiculaire à la traverse 22.

[0018] La potence 26 est munie d'une première extrémité 26G, portée par la première partie 26H de cette potence, fixée sur le flanc latéral gauche 24G, et d'une seconde extrémité 26P, portée par la seconde partie 26V de cette potence, fixée sur une partie 28 d'un plancher de la caisse 10. Cette partie 28, s'étendant en arrière du tablier 16, est délimitée de préférence par un tunnel dans lequel s'étend par exemple une tringlerie de boîte de vitesse ou une tubulure de gaz d'échappement.

[0019] Les extrémités 26G, 26P de la potence 26 sont aplaties et fixées sur le flanc latéral gauche 24G et le tunnel 28 de façon connue en soi, par exemple par boulonnage.

[0020] On notera que dans le mode de réalisation représenté sur la figure 1, la traverse 22 est disposée en avant de la potence 26, entre cette dernière et le tablier 16.

[0021] Le support 20 comporte encore une platine 30 fixée de façon connue en soi sur la traverse 22 et la partie 26H sensiblement horizontale de la potence 26. La colonne de direction est fixée de façon connue en soi sur cette platine 30, de préférence sur une face inférieure de cette platine 30, de façon à s'étendre sous cette platine 30.

[0022] Le support 20 étant fixé sur des parties de la caisse du véhicule distinctes du tablier 16, lors d'un choc frontal relativement violent subi par le véhicule, les déformations du tablier 16 résultant des déplacements des organes logés dans le compartiment moteur 12, n'entraînent pas de déplacements dangereux de la colonne de direction 18, notamment de soulèvement de cette dernière.

[0023] Par ailleurs, la platine 30 permet d'augmenter la rigidité du support 20 et donc de limiter notamment les problèmes vibratoires.

[0024] En outre, le support 20 et la colonne de direction 18 sont indépendants du pédalier (non-représenté) du véhicule automobile. Ainsi, ce pédalier, qui comprend classiquement des pédales d'accélérateur, de frein et d'embrayage, est porté par des moyens de support distincts du support 20 et de la colonne 18.

[0025] Ainsi, lors d'un choc frontal, les organes du véhicule, logés dans le compartiment moteur et reliés au pédalier, ne risquent pas de provoquer un déplacement accidentel de la colonne de direction lorsqu'ils se déplacent eux-mêmes vers l'arrière.

[0026] La sécurité du conducteur est donc encore améliorée sans imposer des contraintes de résistance excessives au support 20 de colonne 18.

[0027] Sur les figures 2 et 3, on a représenté des second et troisième modes de réalisation de l'invention respectivement. Sur ces figures 2 et 3, les éléments analogues à ceux de la figure 1 sont désignés par des références identiques. Pour des raisons de simplification, la caisse 10 n'est pas représentée sur les figures 2 et 3.

[0028] Dans le second mode de réalisation de l'invention, illustré sur la figure 2, la potence 26 est disposée en avant de la traverse 22, entre cette traverse et le tablier qui n'est pas représenté.

[0029] Dans le troisième mode de réalisation de l'invention illustré sur la figure 3, la potence 26 est placée, comme dans le second mode de réalisation de l'invention, en avant de la traverse 22. Toutefois, dans ce cas, les deux parties 26H, 26V de la potence sont reliées entre elles par une ferrure 32. De préférence, cette ferrure 32 est fixée de façon connue en soi sur la traverse 22.

[0030] L'invention ne se limite pas aux modes de réalisation décrits ci-dessus. En particulier, la traverse 22 et la potence 26 ne sont pas nécessairement tubulaires et peuvent être notamment pleines et profilées.

Revendications

1. Agencement d'une colonne de direction (18) dans un habitacle (14) de véhicule automobile, du type dans lequel la colonne de direction (18) s'étend à travers un tablier (16) d'une caisse du véhicule, ce tablier (16) séparant l'habitacle (14) d'un compartiment moteur (12) disposé devant cet habitacle (14), caractérisé en ce que la colonne de direction (18) est portée par un support (20) disposé dans l'habitacle (14), en arrière du tablier (16), ce support (20) étant fixé sur des parties (24G, 24D, 28) de la caisse du véhicule distincte du tablier (16), et en ce que le support (20) comprend

une traverse (22) munie de deux extrémités (22G, 22D) fixées sur deux flancs latéraux (24G, 24D) de la caisse respectivement, ces flancs latéraux (24G, 24D) s'étendant en arrière du tablier (16),

une potence (26) munie d'une première extrémité (26G) fixée sur un des flancs latéraux (24G) et d'une seconde extrémité (26P) fixée sur une partie (28) d'un plancher de la caisse du véhicule, cette partie (28) de plancher s'étendant en arrière du tablier (16), et

une platine (30), reliant la traverse (22) et la potence (26), sur laquelle est fixée la colonne de direction (18).

2. Agencement selon la revendication 1, caractérisé en ce que la première extrémité de fixation (26G) de la potence est portée par une première partie (26H) de cette potence sensiblement parallèle à la

traverse (22), en ce que la seconde extrémité de fixation (26P) de la potence est portée par une seconde partie (26V) de cette potence sensiblement perpendiculaire à la traverse (22), et en ce que la platine (30) est fixée sur la traverse (22) et la première partie (26H) de la potence. 5

3. Agencement selon la revendication 1 ou 2, caractérisé en ce que la partie (28) du plancher sur laquelle est fixée la seconde extrémité (26P) de la potence est délimitée par un tunnel. 10
4. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que la potence (26) a une forme générale coudée, les deux parties (26H, 26V) de cette potence étant reliées entre elles par un coude (26C) de cette potence. 15
5. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 à 3, caractérisé en ce que les deux parties (26H, 26V) de la potence sont reliées entre elles par une ferrure (32) fixée, de préférence, sur la traverse (22). 20
6. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 à 5, caractérisé en ce que la traverse (22) et la potence (26) sont au moins en partie tubulaires, les extrémités de fixation (22G, 22D, 26G, 26P) de cette traverse et de cette potence étant formées par des extrémités tubulaires aplaties. 25 30
7. Agencement selon l'une quelconque des revendications 1 à 6, caractérisé en ce que, le véhicule comprenant un pédalier, la colonne de direction (18) et son support (20) sont indépendants du pédalier. 35
8. Véhicule automobile comprenant un agencement de colonne de direction selon l'une quelconque des revendications précédentes. 40

45

50

55

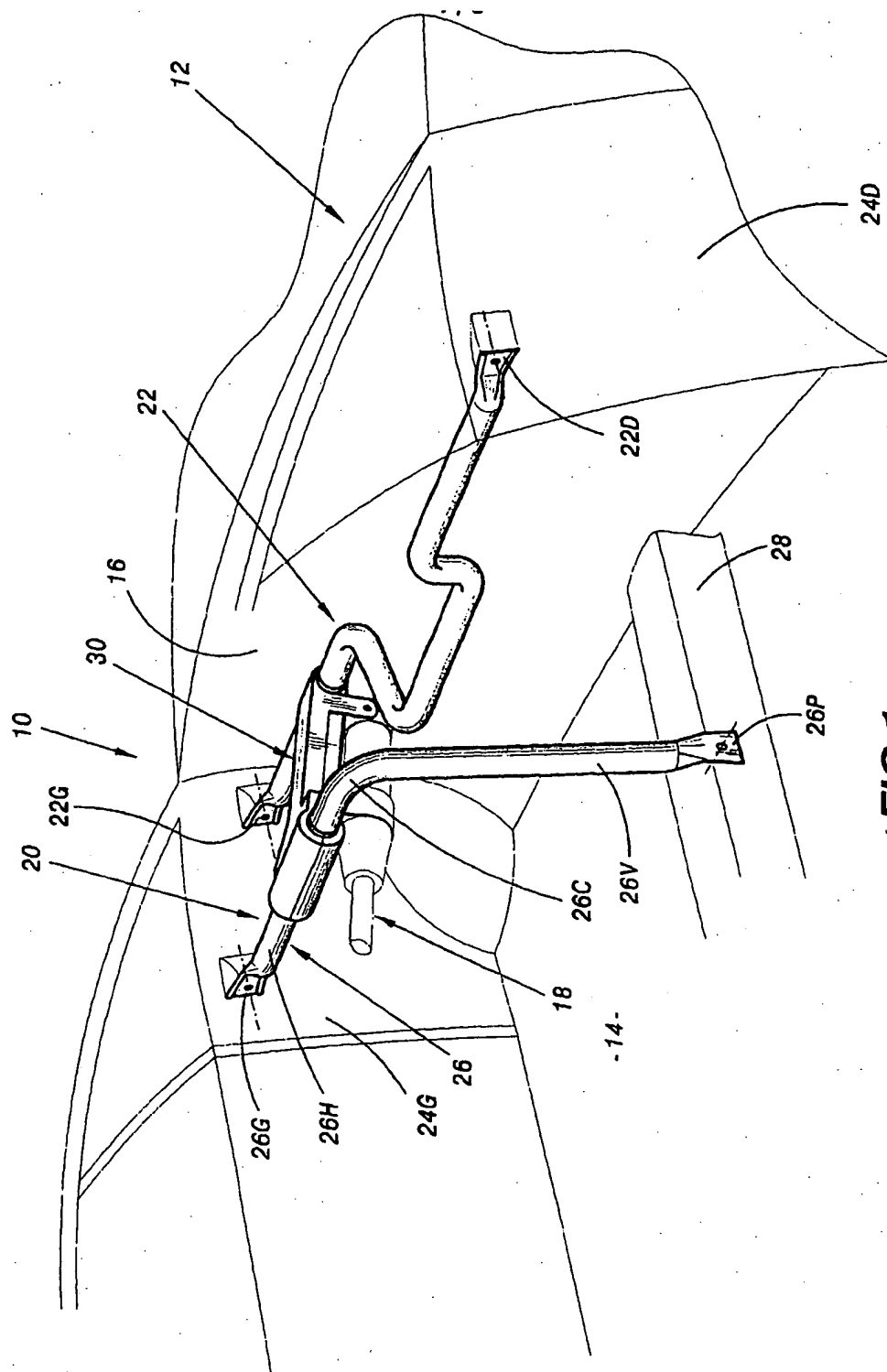


FIG. 1

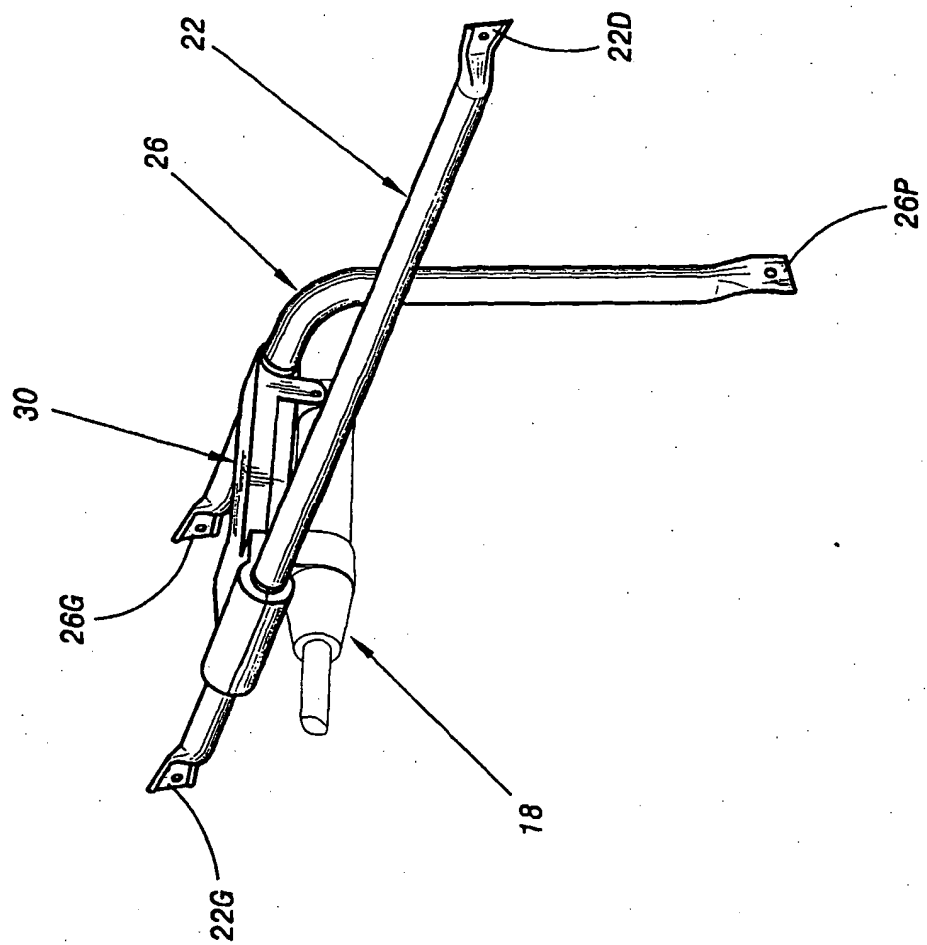


FIG.2

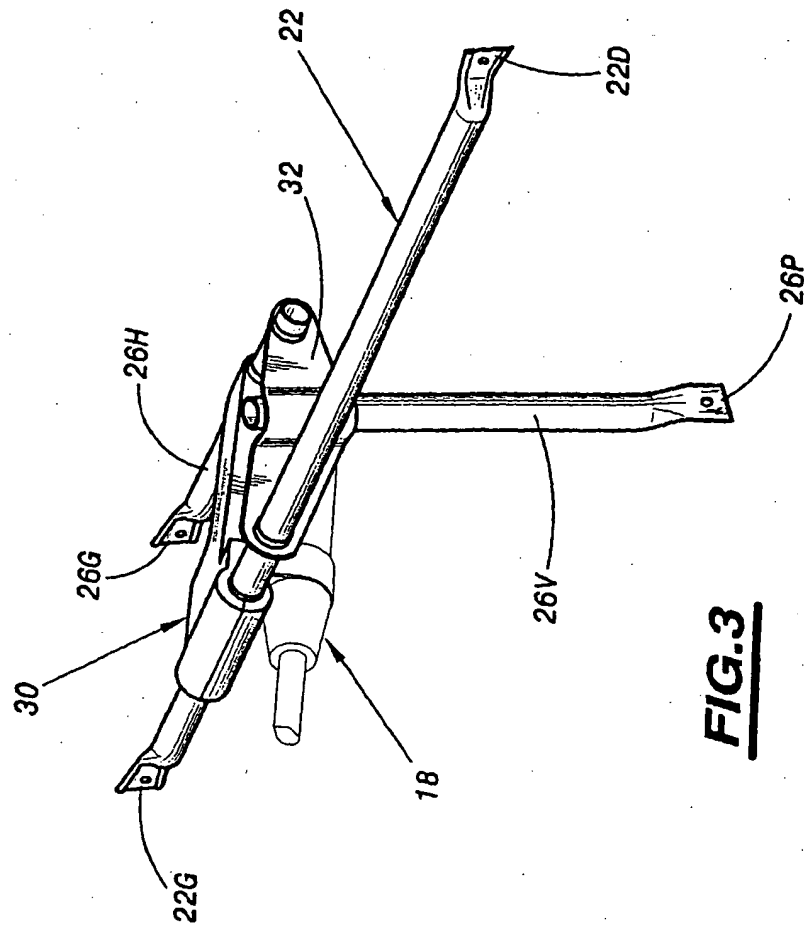


FIG.3



Office européen
des brevets

RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE

Numéro de la demande
EP 00 40 0586

DOCUMENTS CONSIDERES COMME PERTINENTS			
Catégorie	Citation du document avec indication, en cas de besoin, des parties pertinentes	Revendication concernée	CLASSEMENT DE LA DEMANDE (Int.Cl.7)
A	WO 96 22903 A (VOLKSWAGENWERK AG ; SINNHUBER RUPRECHT (DE); VOEGE FRANK (DE); THUM) 1 août 1996 (1996-08-01) * page 4, dernier alinéa - page 5, alinéa 1; figures 1,3 *	1	B62D25/14
A	DE 196 01 800 A (VOLKSWAGENWERK AG) 1 août 1996 (1996-08-01) * colonne 3, ligne 29 - ligne 65; figures 3,4 *	1	
A	US 4 682 788 A (YOSHIMURA TOSHITERU) 28 juillet 1987 (1987-07-28) * colonne 3, ligne 31 - ligne 53; figures 1-3 *	1	
			DOMAINES TECHNIQUES RECHERCHES (Int.Cl.7)
			B62D
Le présent rapport a été établi pour toutes les revendications			
Lieu de la recherche LA HAYE		Date d'achèvement de la recherche 22 mai 2000	Examineur Hageman, L
CATEGORIE DES DOCUMENTS CITES		T : théorie ou principe à la base de l'invention E : document de brevet antérieur, mais publié à la date de dépôt ou après cette date D : cité dans la demande L : cité pour d'autres raisons & : membre de la même famille, document correspondant	
X : particulièrement pertinent à lui seul Y : particulièrement pertinent en combinaison avec un autre document de la même catégorie A : arrière-plan technologique O : divulgation non-écrite P : document intercalaire			

EPO FORM 1503 03/82 (P04C02)

**ANNEXE AU RAPPORT DE RECHERCHE EUROPEENNE
RELATIF A LA DEMANDE DE BREVET EUROPEEN NO.**

EP 00 40 0586

La présente annexe indique les membres de la famille de brevets relatifs aux documents brevets cités dans le rapport de recherche européenne visé ci-dessus.
Lesdits membres sont contenus au fichier informatique de l'Office européen des brevets à la date du
Les renseignements fournis sont donnés à titre indicatif et n'engagent pas la responsabilité de l'Office européen des brevets.

22-05-2000

Document brevet cité au rapport de recherche	Date de publication	Membre(s) de la famille de brevet(s)	Date de publication
W0 9622903 A	01-08-1996	DE 19501859 A	25-07-1996
		DE 59600908 D	14-01-1999
		EP 0804352 A	05-11-1997
		ES 2125711 T	01-03-1999
		JP 10512518 T	02-12-1998
DE 19601800 A	01-08-1996	AUCUN	
US 4682788 A	28-07-1987	JP 1594608 C	27-12-1990
		JP 2021986 B	16-05-1990
		JP 61150867 A	09-07-1986

EPO FORM P0440

Pour tout renseignement concernant cette annexe : voir Journal Officiel de l'Office européen des brevets, No.12/82